

# AUTOMOBILI DARRACQ

dro, per evitare che si sporchino d'olio. Il radiatore è messo davanti il motore e sul davanti del chassis, ricevendo liberamente l'aria corrente necessaria per il raffreddamento.

Non è necessario avere studiato a lungo il nuovo ed attraente sport automobilistico per rendersi conto della praticità e utilità di questo nuovo mezzo di locomozione. Non solo per divertimento si può servirsi dell'automobile, ma anche come mezzo rapido di trasporto, specialmente là dove non esistano delle ferrovie. I primi requisiti che si domandano ad un'automobile sono resistenza, semplicità, economia e velocità.

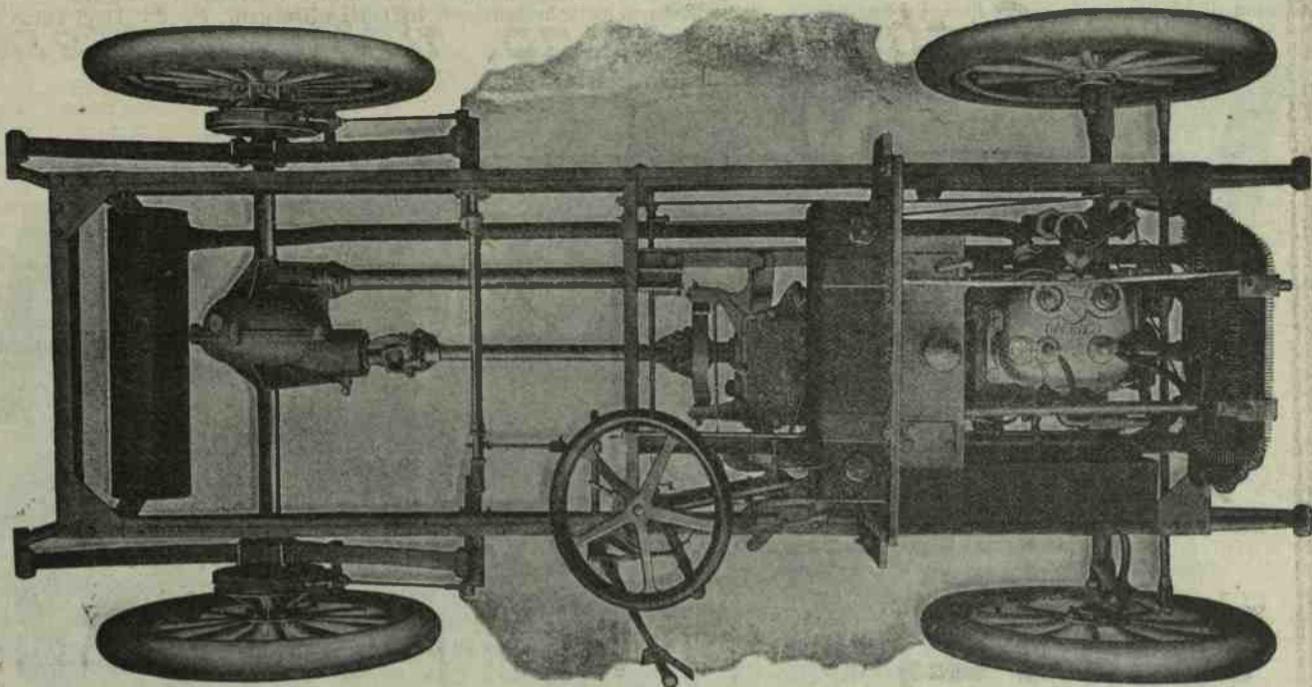
Questi problemi sono stati risolti dalla casa A. Darracq e C., di Suresnes, rappresentata per l'Italia dal sig. E. Wehrheim di Torino, coi nuovi modelli 1903. Questa importante casa, ben nota anche in Italia, costruisce in questo momento per il Salon (Esposizione) di Parigi dei nuovi modelli da 8, 12 e 24 HP, i quali saranno certamente l'ammirazione di tutti i conoscitori in materia dell'automobilismo.

**Il chassis.** — Il chassis è in legno, armato, robusto, posato sopra molle lunghe e flessibili, che rendono insensibili le scosse e permettono alla vettura di mantenere una marcia dolce e comodissima. Sul davanti del chassis si trovano riuniti: il motore, il radiatore, il carburatore, i serbatoi, la bobina e le pile. Tutti questi pezzi formano un gruppo solo e di facile accesso, sia per la lubrificazione, sia per la pulizia o verifica del meccanismo.

La parte posteriore del chassis è completamente libera di qualunque meccanismo e può ricevere qualunque forma di carrozzeria.

Tutte le parti pesanti della vettura, come motore, volante, cambiamento di velocità, ecc., sono piazzati molto in basso, rendendo così la vettura molto stabile, e nei giri stretti è impossibile che questa si rovesci. La distanza tra le ruote è 130 cm., e da asse a asse di 190 cm.

**Il motore.** — Il motore Darracq, della forza di 8, 12 e 24 HP, a uno, due e quattro cilindri, è fabbricato comple-



Veduta prospettica del chassis 12 HP, mod. 1903.

Il serbatoio d'acqua, contenente 16 litri, sufficiente per una giornata intera di marcia, è piazzato immediatamente dietro il motore, rendendo la tubazione brevissima ed evitando le rotture dei tubi, inevitabili con una lunga tubazione esposta alle trepidazioni della vettura.

**Il cambiamento di velocità.** — Il cambiamento è costituito da un insieme di organi rinchiusi in un carter d'alluminio riempito di grasso.

La terza velocità è senza alcun ingranaggio trasmessa direttamente dall'albero del motore.

I vantaggi di questa trasmissione diretta non sfuggiranno a nessuno. Tutta la forza del motore è trasmessa direttamente alle ruote motrici, e si ha quindi la soppressione completa del rumore degli ingranaggi, rendendo la marcia silenziosa, e riducendo moltissimo il consumo degli ingranaggi del cambiamento di velocità. La manovra del cambio di velocità si effettua a mezzo di una leva posta sotto il volante di direzione a portata della mano del conduttore. La marcia indietro è egualmente sulla stessa leva.

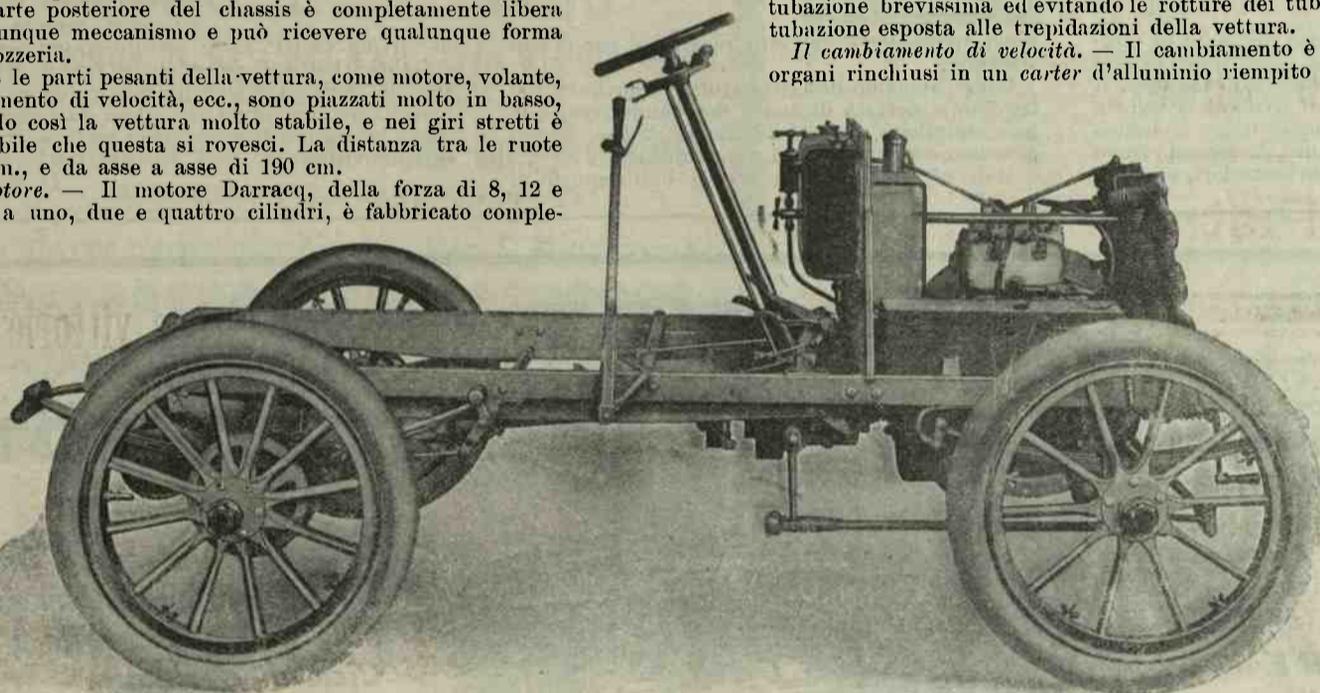
Le tre velocità che si possono ottenere col motore di 12 HP, motore più in uso, sono: prima 15-20 km., seconda 25-30 km. e terza 45-50 km.

Mediante l'uso del regolatore si può ottenere tutte le velocità intermedie e spingere la vettura fino a 60 km. all'ora.

**Il differenziale.** — Il differenziale è un capolavoro della fabbrica Darracq. Tutti i piccoli inconvenienti che avevano in generale i differenziali sono stati eliminati.

Possiamo affermare che ben poche marche hanno raggiunto la scorrevolezza delle vetture Darracq; del resto le vittorie riportate da questa marca durante i tre ultimi anni parlano chiaro.

Lo scappamento è stato modificato, e l'appunto fin qui



Il chassis 12 HP, mod. 1903, visto di fianco.

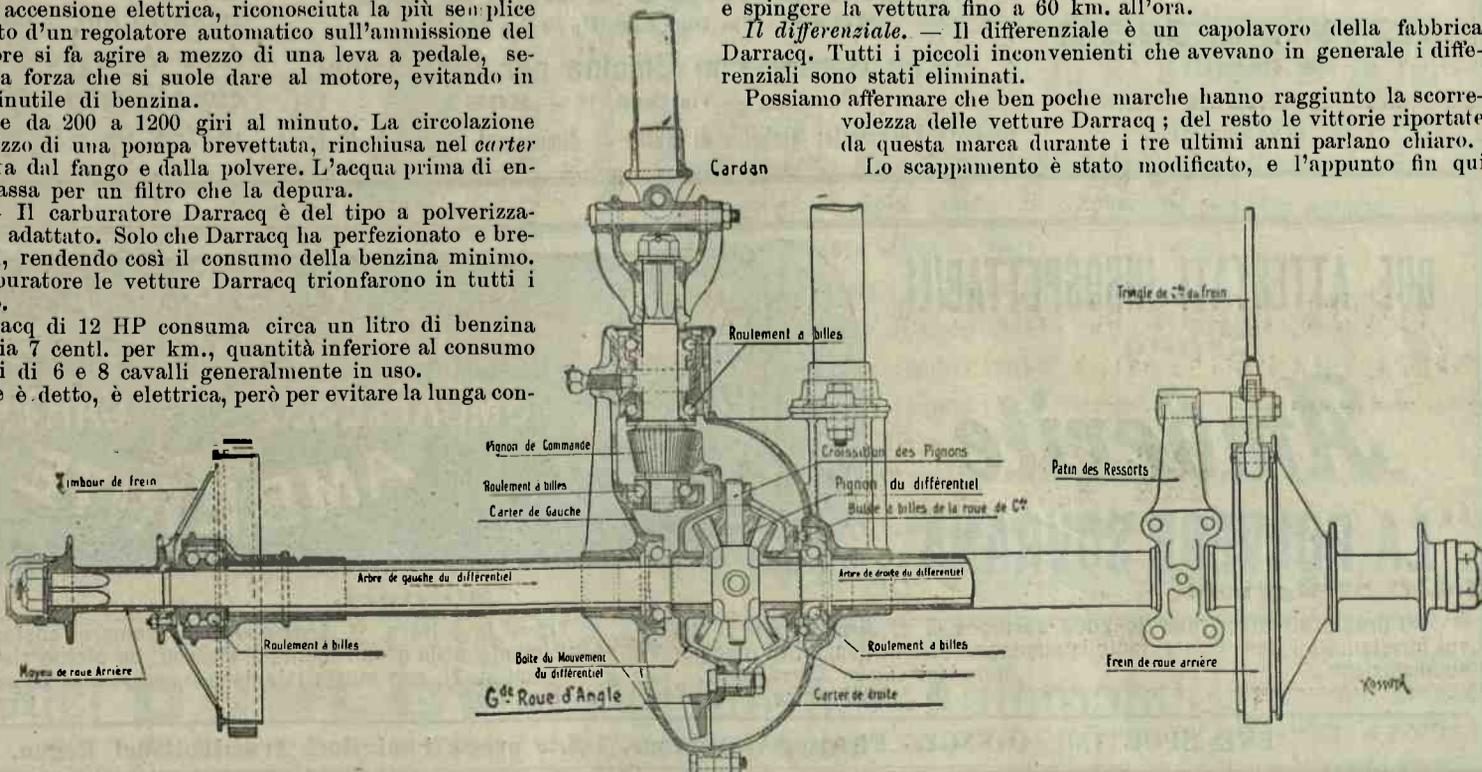
tamente nelle officine di Suresnes. Esso è a 4 tempi, sistema generalmente adottato, munito di accensione elettrica, riconosciuta la più semplice e sicura, ed è munito d'un regolatore automatico sull'ammissione del gas. Questo regolatore si fa agire a mezzo di una leva a pedale, secondo il bisogno e la forza che si vuole dare al motore, evitando in tal modo lo spreco inutile di benzina.

Il motore può fare da 200 a 1200 giri al minuto. La circolazione d'acqua si fa a mezzo di una pompa brevettata, rinchiusa nel carter del motore e riparata dal fango e dalla polvere. L'acqua prima di entrare nella pompa passa per un filtro che la depura.

**Il carburatore.** — Il carburatore Darracq è del tipo a polverizzazione, generalmente adattato. Solo che Darracq ha perfezionato e brevettato alcuni organi, rendendo così il consumo della benzina minimo. Grazie a questo carburatore le vetture Darracq trionfarono in tutti i concorsi di consumo.

Una vettura Darracq di 12 HP consuma circa un litro di benzina per ogni 10 km., ossia 7 centl. per km., quantità inferiore al consumo di molti altri motori di 6 e 8 cavalli generalmente in uso.

**L'accensione,** come è detto, è elettrica, però per evitare la lunga condotta dei fili, cosa che comporta tosto o tardi la rottura dei fili o di un circuito, Darracq ha messo la bobina e le pile o accumulatori in una cassetta accanto al motore. La corrente elettrica arriva più potente alle candele, essendo i fili di poca lunghezza, e il gas fa uno scoppio più forte. Le candele sono messe al disopra del cilin-



Gli ingranaggi del differenziale Darracq.